

VŠB – Technická univerzita Ostrava

Fakulta Strojní

Ústav letecké dopravy

Regionální letecká doprava v České Republice

Regional air transport in Czech republic

Student:

Jakub Svoboda

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Jiří Hořínka

Ostrava 2012

VŠB - Technická univerzita Ostrava  
Fakulta strojní  
Institut dopravy

## Zadání bakalářské práce

Student: **Jakub Svoboda**  
Studijní program: B3712 Technologie letecké dopravy  
Studijní obor: 3708R036 Technologie letecké dopravy  
Téma: **Regionální letecká doprava v ČR**  
**Regional Air Transport in Czech republic**

### Zásady pro vypracování:

Specifikace požadavků trhu na regionální leteckou přepravu cestujících v ČR a ve střední Evropě, její napojení na evropskou a dálkovou síť.

Srovnání způsobů jejího provozování vlajkovými dopravci a nízkonákladovými dopravci.

Návrh modelu pro letiště Ostrava.

Ekonomické zhodnocení smyslu vlajkových dopravců ve střední Evropě v konkurenčním prostředí nízkonákladových dopravců.

### Seznam doporučené odborné literatury:

Josef Adamec, Jindřich Kocáb: Letadlové motory, ISBN 978-80-86116-54-9  
<http://europa.eu>

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jiří Hoříňka**

Datum zadání: 16.12.2011

Datum odevzdání: 21.05.2012

doc. Ing. Vladimír Smrž, Ph.D.  
vedoucí katedry



prof. Ing. Radim Farana, CSc.  
děkan fakulty

### Místopřísežné prohlášení studenta

Prohlašuji, že jsem celou diplomovou (bakalářskou) práci včetně příloh vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové (bakalářské) práce a uvedl jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Ostravě .....

.....

podpis studenta

Prohlašuji, že

- jsem byl seznámen s tím, že na moji diplomovou (bakalářskou) práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo.
- беру на ве́доміі, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen „VŠB-TUO“) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě diplomovou (bakalářskou) práci užít (§ 35 odst. 3).
- souhlasím s tím, že diplomová (bakalářská) práce bude v elektronické podobě uložena v Ústřední knihovně VŠB-TUO k nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové (bakalářské) práce. Souhlasím s tím, že údaje o kvalifikační práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO.
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona.
- bylo sjednáno, že užít své dílo – diplomovou (bakalářskou) práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).
- беру на ве́доміі, že odevzdáním své práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek její obhajoby.

V Ostravě: 21. května 2012

.....

podpis

Jakub Svoboda

Vrchlického 4

796 01, Prostějov

## ANOTACE BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

SVOBODA, J. *Regionální letecká doprava v České Republice*: bakalářská práce. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, Fakulta strojní, Institut dopravy, 2012, 49 s. Vedoucí práce: Hoříňka, J.

Bakalářská práce se zabývá specifikací regionální letecké dopravy v české republice a letecké dopravy ve střední Evropě a specifikace požadavků na trhu. Dále srovnání provozování letecké dopravy vlajkovými dopravci a nízkonákladovými dopravci. Návrh modelu pro letiště Ostrava. A zhodnocení smyslu vlajkových dopravců ve střední Evropě v konkurenci s nízkonákladovými.

**Klíčová slova:** regionální doprava, nízkonákladoví dopravci, klasičtí dopravci, model pro letiště Ostrava - Mošnov,

## ANNOTATION OF BACHELOR THESIS

SVOBODA, J. *Regional air transport in Czech republic*: Bachelor Thesis. Ostrava: VŠB – Technical University of Ostrava, Faculty of Mechanical Engineering, Institute of Transport, 2012, 49 p. Thesis head: Hoříňka, J.

This thesis deals with the specification of regional air transport in the Czech Republic and aviation in Central Europe and specification market. Further comparison of the operation of air transport flag carrier and low-cost carriers. Draft model for Ostrava airport. A sense of appreciation of the flag carriers in Central Europe in competition with low-cost.

**Keywords:** regional air transport, low-cost air transport, traditional air transport, model of airport Ostrava - Mošnov

## Obsah

0.	Seznam použitých značek a symbolů .....	9
1.	Cíl práce .....	10
2.	Úvod.....	11
3.	Historie letecké dopravy .....	12
3.1.	Organizace letecké dopravy.....	12
3.2.	Mezinárodní smluvní dokumenty .....	13
1.	Chicagská úmluva – Úmluva o mezinárodním civilním letectví .....	13
2.	Varšavská úmluva .....	14
3.	Mezinárodní letecké dohody – letové svobody .....	14
4.	Regionální letecká doprava.....	15
4.1.	Dopravci na trhu letecké dopravy.....	15
4.2.	Historie letecké dopravy v České republice .....	15
4.3.	Česká republika a její letecká doprava .....	16
4.4.	Postavení letecké dopravy v Evropě.....	17
4.5.	Deregulace letecké dopravy v Evropě .....	17
4.6.	Rozvoj regionální letecké dopravy .....	18
5.	Letecká doprava ve střední Evropě.....	19
5.1.	Struktura letišť .....	20
5.2.	Struktura leteckých tras .....	22
6.	Rozdíly mezi nízkonákladovou společností a vlajkovou společností.....	23

6.1. Klasické letecké společnosti.....	23
6.2. Služby poskytované klasickými leteckými společnostmi .....	23
6.3. Přeprava v různých palubních třídách .....	24
6.4. Přeprava zboží .....	24
6.5. Odbavení a přeprava cestujících, základní a zvláštní kategorie cestujících ..	25
6.6. Nízkonákladové letecké společnosti.....	25
6.7. Poskytované služby a odlišnosti oproti klasickým leteckým společnostem..	26
6.8. Odbavení a přeprava cestujících.....	28
6.9. Přeprava zavazadel .....	28
7. Model pro letiště Ostrava Mošnov.....	29
7.1. Informace o letišti.....	29
7.2. Spádová oblast.....	30
7.3. Výkony letiště.....	31
7.4. Navrhnutí optimálního modelu pro letiště Mošnov.....	32
7.5. Cena vlaků Ostrava – Praha.....	34
7.6. Letecká doprava a trasy .....	36
7.7. Charterové linky .....	40
7.8. Cena vlaků Ostrava – Vídeň.....	41
8. Ekonomické zhodnocení smyslu vlajkových dopravců ve střední Evropě oproti nízkonákladovým leteckým společnostem. ....	43
9. Zhodnocení cíle.....	44
10. Závěr.....	45

Seznam použité literatury .....	46
Seznam obrázků .....	47
Seznam tabulek .....	48
Seznam grafů .....	49



## **0. Seznam použitých značek a symbolů**

KLM - Royal Dutch Airlines ( Královské Nizozemské aerolinie)

USA - United States of America (Spojené státy Americké)

ICAO - International Civil Aviation Organization ( Mezinárodní organizace pro civilní  
letectví)

IATA - International Air Transport Association ( Mezinárodní asociace leteckých dopravců)

ČSA - České Aerolinie

Km<sup>2</sup> – kilometr čtvereční

HDP - hrubý domácí produkt

UK - United Kingdoms ( Spojené Království )

VIP - Very important people ( Velmi důležitá osoba )

a. s. – akciová společnost

ČD – České dráhy

## **1. Cíl práce**

Cílem práce je specifikace regionální letecké dopravy, středoevropské letecké dopravy. A specifikace požadavků na trhu. Dále bych chtěl srovnat provozování letecké dopravy nízkonákladovými dopravci a tradičními leteckými dopravci. Dále by měla práce obsahovat model pro letiště Ostrava - Mošnov. A na závěr zhodnotit smysl tradičních dopravců ve střední Evropě.

## 2. Úvod

Letecká doprava je sice nejmladším druhem dopravy osob a zboží, avšak v průběhu svého vývoje zaznamenala tak dramatický rozmach, že dnes si bez ní nelze mezinárodní spolupráci, turistiku ani obchod představit. Letecká doprava je dnes nejbezpečnější, nej pohodlnější a nejrychlejší způsob dopravy osob a stala se nepostradatelnou pro přepravu mnoha druhů zboží. Nevýhodou Letecké dopravy jsou vysoké provozní náklady, odrážející se ve vysoké ceně přepravy, vzdálenost letišť od center měst, což se projevuje zejména v případě bližších cílů a negativní vliv na životní prostředí. V dnešní době je letecká doprava schopna převážet více než 1,7 miliardy cestujících ročně a k tomu více než 30 milionů tun zboží a pošty. Přičemž očekávaný růst přepraveného počtu cestujících je přibližně 5 % ročně.

### **3. Historie letecké dopravy**

Mezi městy St. Petersburg a Tampou byly poprvé v roce 1912 nabízeny letecké přepravní služby veřejnosti za úplatu. Ovšem po 1. Světové válce došlo ke skutečnému rozmachu letecké dopravy. V té době začaly vznikat první letecké společnosti, které byly na stejném principu, jako železniční doprava tzn. s účastí státu. KLM je nejstarší leteckou společností, která stále existuje a je aktivní. Vznikla v roce 1920. Pro příklad česká letecká společnost vznikla v roce 1923.

Dnes již neexistující letecká společnost Pan American Airways se stala průkopníkem v rozvoji světové letecké přepravy. Pan American Airways zavedla jako první non stop linku na Havaj, které se nazývala PA 1. Tato linka oblétila celý svět a stala se průkopníkem navigace letadel ze země a podobně. Boeing 707 a obří Boeing 747 jsou letadla, která tato společnost jako první nasadila v roce 1956 pro své aktivity. Kvůli finančním problémům však tato společnost v roce 1922 ukončila svojí činnost. Společnost Delta Airlines převzala většinu sítě Pan American Airways.

#### **Problémy v letecké dopravě**

Prvním problémem v letecké dopravě je omezená kapacita letišť na Dálném východě, Severní Americe a Evropě. Dále je to omezená kapacita letových cest ve Středním východě a Západní Evropě.

Mezi další problémy je politická a ekonomická situace leteckých společností. Letecké společnosti se setkávají také s ozbrojenými konflikty, terorismem a omezením cestovních výloh jak služebních tak soukromých. Díky těmto konfliktům například 11. Zář 2001 klesla poptávka v USA o 80 % a to znamenalo pro společnosti zánik.

#### **3.1. Organizace letecké dopravy**

Letecké společnosti jsou vlastním provozovatelem. Aby mohly letecké společnosti fungovat, potřebují navigační prostředky, které zajišťují letové cesty, služby řízení letového provozu, které jsou spravovány organizacemi řízení letového provozu – Air Traffic Control.(v

případě České Republiky to je Řízení letového provozu České republiky s. p.) a letiště, která jsou většinou samostatnými organizacemi. V České Republice to je Česká správa letišť s. p.). Podle závislosti na objemu provozu a skutečných nákladech na poskytování daných služeb vybírají tyto organizace tzv. uživatelské poplatky. V České Republice jsou tyto orgány státní správy: Obor civilního letectví Ministerstva dopravy a spojů České republiky a Úřad pro civilní letectví České republiky. Ty vypracovávají přesné normy a závazné postupy, aby zajistily bezpečnost v letecké dopravě.

### **3.2. Mezinárodní smluvní dokumenty**

*„Mezinárodní letecká doprava je řízena dohodami, které jsou závazné pro veškerou leteckou dopravu a pro všechny členské země“.*

#### **1. Chicagská úmluva – Úmluva o mezinárodním civilním letectví**

Tuto úmluvu vydalo ICAO a byla podepsána 7. 12. 1944 v Chicagu. Ovšem nabyla platnosti 4. Dubna 1947. Je vázána pro všechny státy. Československo bylo jedním ze států, které ji ratifikovalo. Celkem bylo 38 zúčastněných zemí. *„Úmluva se skládá ze dvou částí. První část obsahuje zásady budoucí spolupráce členských zemí a ve druhé části jsou ustanovení tvořící ve svém souhrnu statut Mezinárodní organizace pro civilní letectví a její organizační členění.“*. Zásada suverenity, která zajišťuje úplnou a výlučnou svrchovanost nad svým územím a dopovídajícím vzdušným prostorem je klíčovou zásadou úmluvy. Jednou z částí úmluvy jsou normy, které upravují provozování pravidelných a nepravidelných letů. Tyto normy také upravují činnost mezinárodního civilního letectví. Ve smlouvě je obsah, který vymezuje důležité pojmy v mezinárodní letecké dopravě.

Úmluva se zabývá technickými záležitostmi, bezpečností provozu, kvalifikací leteckého personálu, usnadňováním letecké dopravy, dopravou nebezpečného nákladu, navigací, záležitostmi letišť.

## **2. Varšavská úmluva**

*„Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě řešící otázky zodpovědnosti leteckých provozovatelů.“*

Tato úmluva byla podepsána ve Varšavě dne 12. 10. 1929. Haagským protokolem byla později upravena a podepsána v Haagu 29. 9. 1955. Montrealskou úmluvou byly oba dokumenty dne 28. 5. 1999 v Montrealu novelizovány: Úmluvou o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě.

## **3. Mezinárodní letecké dohody – letové svobody**

Mezi další uzavřené dohody jsou tzv. Letecké dohody. Jednotlivé státy mezi sebou uzavírají dohody na vládní úrovni. Můžou to být například unie států, které jednají jako celek. V České republice tyto dohody uzavírá Ministerstvo dopravy a spojů a Ministerstvo zahraničí.

Cílem těchto dohod je realizace některých druhů mezinárodních kontaktů, týkajících se leteckých služeb mezi územími států jednajících stran. Každá ze smluvních stran může ve smyslu této dohody užívat tzv. svobod, pokud jsou jí uděleny.

1. svoboda – právo svobodného přeletu nad územím druhé strany bez přistání
2. svoboda – právo svobodného přistání na území druhé strany z důvodů nikoli obchodních (technické důvody, doplnění pohonných hmot, nouzová přistání, oprava a tak dále)
3. svoboda – právo svobodné dopravy cestujících, přepravy zboží a pošty z vlastního území na území druhé smluvní strany
4. svoboda – právo svobodně přijímat cestující, zboží a poštu na území druhé strany a zajistit jejich dopravu a přepravu na vlastní území
5. svoboda – právo svobodně přijímat cestující, zboží a poštu na území druhé strany a přepravovat je vlastním letounem na území třetí strany

Tyto svobody byly stanoveny v rámci ICAO. V praxi se pak vytvářejí ještě jejich kombinace, např. doprava zboží a osob mezi třetími zeměmi přes vlastní území se nazývá neoficiálně 6. svoboda. Jedná se o kombinaci 3. a 4. svobody.

## **4. Regionální letecká doprava**

### **4.1. Dopravci na trhu letecké dopravy**

Letecké dopravce lze rozdělit do základních třech nebo čtyř kategorií. První kategorii tvoří ti dopravci, kteří zajišťují dopravu v určitém systému, ať už denním nebo týdenním. Tyto dopravce lze tedy zařadit do skupiny dopravců provozujících pravidelné lety. Kdybychom zvážili rozdělení této skupiny dopravců podle přístupu k nákladům, lze dělit tyto dopravce na klasické a nízkonákladové. Stejnou úvahou lze dojít ke druhé skupině, která se bude zabývat dopravou opačného systému. Jde o dopravce, kteří provozují svojí službu jenom na základě poptávky, která uspokojí jejich nabídku. V tomhle případě jde o dopravu nepravidelnou, kterou můžeme rozdělit na další dvě podskupiny. První jsou dopravci charteroví, kteří většinou zajišťují dopravu pro jednotlivé cestovní kanceláře nebo jiné cestovní agentury. Druhou skupinou jsou dopravci soukromí a je možné sem zařadit i dopravce, kteří vykonávají svou službu s návazností na státní služby

### **4.2. Historie letecké dopravy v České republice**

Česká letecká doprava a letectví jako celek drželo po celou dobu vývoje letecké dopravy krok s rozvinutými západoevropskými zeměmi. Již do roku 1910 je vzlet ing. Kašpara datován, který začal s rozvojem letectví v tehdejší Československu. Roku 1923 byly založeny první Československé aerolinie jako vlajková společnost Československa. Stejně jako jiné letecké společnosti z okolních států, procházela i ČSA poměrně rychlým rozvojem. 1929 vstupuje tato společnost do IATA a během následujících let zahajují linky do ostatních evropských destinací. V roce 1939 však v souvislosti s okupací Československa tato společnost zaniká a je likvidována společností Deutsche Lufthansa. Na konci války zažívají svoje znovu zprovoznění. V roce 1944 představitelé exilové vlády podepisují členství v ICAO a během let 1946 – 1948 obnovuje ČSA svůj provoz. Ve spojitosti s politickými událostmi jsou ČSA na následujících 40 let, co se týče linek a letky, směřovány především na východ Evropy. Až v roce 1991 se objevují v letovém parku národního dopravce letouny západní výroby. Po rozdělení Československa dochází k větší spolupráci s ostatními evropskými i americkými aerolinkami a sdílení čísel linek – tzv. code share. Na počátku 21.

století vstupují ČSA do letecké aliance s názvem SKY TEAM a nabízí tak spojení do více než 43 zemí světa. V posledních letech na ČSA dolehla krize a snaží se sní vyrovnat ,která postupně i začala působit na evropské klasické dopravce , kteří se snaží zlepšit svoji ekonomickou situaci.

#### **4.3. Česká republika a její letecká doprava**

Na mezinárodní letiště Praha – Ruzyně v České republice je směřována drtivá většina linek. Je to z důvodu malé rozlohy České republiky a nevyhovujícím umístěním nebo špatným vybavením regionálních letišť. Hlavním dopravcem v České republice je letecká společnost ČSA, která se podílí majoritní částí ve statistikách letiště Praha. Na český trh však vstoupila nová letecká společnost Travel Service, která se specializuje především na charterové lety. Je zároveň druhá největší v České republice. Díky těmto dvěma leteckým společnostem se daří po vstupu České republiky do Evropské unie zvyšovat počet přepravených cestujících. Je to ale také díky dalším dopravcům z řad klasických aerolinií. Tito klasičtí dopravci přivádí do Prahy linky ze svých domácích letišť. Je to zároveň velký milník pro 9 nově přistupujících zemí do Evropské unie i pro Českou republiku v rozvoji letecké dopravy, a to především v té nízkonákladové. V roce 2004 vstoupila na trh nízkonákladová společnost Travel Service i se Smart Wings, která jako „matka“ umístila na letiště Ruzyně svá letadla.

Na zmíněné letiště Ruzyně vstupuje také nízkonákladová letecká společnost Sky Europe, která si vytvořila na pražském letišti svou základnu. Díky tomu na dlouhou dobu ovlivňovala trh letecké dopravy v České republice. Díky Sky Europe se snížily ceny letenek z a na pražské letiště. Tato letecká společnost zároveň naučila obyčejné Čechy létat. Ovšem v roce 2009 nastala světová hospodářská krize, která přinesla na letecké dopravce hodně problémů a to hlavně finančních. Bohužel Sky Europe tuto krizi nezvládla a zkrachovala. Místo ní ji nahradila maďarská nízkonákladová společnost Wizz air. ČSA má také velké problémy s hospodařením v posledních dvou letech, a tak musela zavést úsporná opatření, aby neskončila jako Sky Europe.



#### 4.4. Postavení letecké dopravy v Evropě

Nízkonákladové aerolinie mají velký podíl na rozvoji letecké dopravy v posledních 10 letech v Evropě. Díky tomu Evropa dostihla Spojené státy americké díky svými low costy. V některých činnostech Ameriku dokonce předběhla. V minulosti tomu však bylo jinak. Evropa se dlouhodobě nemohla vyrovnat v rozvoji a dostupnosti letecké dopravy právě se Spojenými státy. Hlavním důvodem rozvoji nízkonákladových dopravců bylo rozšíření Evropské unie a tím uvolnění trhu letecké dopravy. Díky takovému rozvoji nastal problém přetíženosti mezinárodních letišť, proto došlo k rozvoji jednotlivých regionů a tím regionálních letišť do nich spadajících.

#### 4.5. Deregulace letecké dopravy v Evropě

Díky deregulaci v každém odvětví dojde k větší konkurenci, která způsobí neoddělitelné snížení cen. První kdo začal s rozvojem letecké dopravy a s deregulací byly Spojené státy americké, až poté nastal rozvoj v jiných státech, potažmo kontinentů. Letečtí dopravci si bohužel začali na konci 80. let 20. století diktovat ceny, které cestující museli akceptovat. Rok 1985 je rok, kdy nastal proces deregulace, kde byly uzavřeny dvojstranné dohody mezi Velkou Británií a Holandskem, ke kterému se dále připojily státy: Francie, Belgie, Německo, Švýcarsko či Irsko. Mezi Spojenými státy americkými a Velkou Británií se také jednalo o bilaterální dohodu. Mezi nejdůležitější kroky v procesu se staly tři hlavní balíčky, které jsou považovány za nejdůležitější kroky v procesu liberalizace evropské dopravy:

- **První balíček** hlavním úkolem bylo zvýšit kapacitní podíly na cestách pro aerolinky mezi jednotlivými zeměmi. Další náplní bylo zrušit cenovou regulaci a umožnit lehčí přístup na trh letecké dopravy. Tento balíček byl přijat v roce 1988.
- **Druhý balíček:** v tomto balíčku byla specifikována cenová deregulace. Dále byly uvedeny a přijaty Chicagskou konvencí z roku 1944 3 práva svobod pro členské státy Evropského společenství. *„Jedná se o právo přepravovat cestující z území domovského pro aerolinii na území jiného státu, právo přepravovat cestující z jiných států na své území a přepravovat cestující mezi dvěma cizími státy s podmínkou, že let bude začínat a končit na území domovského státu.“*
- **Třetí balíček:** Zde se ve státech společenství kompletuje liberalizace letecké dopravy. Cílem tohoto balíčku je ochrana proti diskriminaci aerolinií. Dále

kompletní zrušení regulací, které se týkají omezení kapacity sedadel pro aerolinie, které létají mezi členskými státy Evropské unie. Plné povolení kabotáže v roce 1997 byla další významná deregulace spolu s úpravou třetího balíčku v roce 2004. Zde se rozšiřovala Evropská unie o nových 10 členů. Posledním cílem byl rozvoj bezpečnosti v letecké dopravě a zlepšení ochrany cestujících. Díky dohodě o otevřeném nebi s USA v roce 2007, kterou podepsala Evropská unie, umožnila větší rozvoj transatlantických letů.

#### **4.6. Rozvoj regionální letecké dopravy**

Rozvoj leteckých společností nastala díky postupné deregulaci v letecké dopravě, co se týče klasických i nízkonákladových dopravců. Ovšem infrastruktura nebyla na takové množství dopravy připravena. Díky tomu se začala rozvíjet regionální letiště, která se stala alternativními leteckými cíly, zejména pro nízkonákladové aerolinky zejména v západní Evropě. Pro nízkonákladové letecké společnosti se tato regionální letiště stala náhradou za letiště, která byla umístěna ve velkých metropolích. Výhodou je, že si tyto regionální letiště nemohou díky nižší poptávky účtovat vysoké jednotlivé letištní poplatky. Naopak tomu je v případě velkých letišť umístěných ve velkých městech. Nejdříve se toto trend zavedl v západní Evropě, až později ve východní Evropě, kde záleží na rozšíření Evropské unie, tedy až po roce 2004. Východoevropské letiště se začínají rozvíjet až v současné době.

## 5. Letecká doprava ve střední Evropě

Státy Střední Evropy lze rozdělit do několika skupin. První skupinu tvoří německy mluvící státy Rakousko, Německo, Švýcarsko a Lichtenštejnsko. Druhá skupina je tvořena zeměmi Visegrádu což jsou - Česká Republika, Slovenská Republika, Maďarsko a Polsko. Do Střední Evropy můžeme také řadit Slovinsko. V literatuře bývají často k tomuto regionu přiřazeny i Pobaltské státy - Litva, Lotyšsko a Estonsko.

Svou rozlohou 1 036 040 km<sup>2</sup> zabírají státy Střední Evropy 10,2% území Evropy. Největším státem je Německo, které má rozlohu 34,5% rozlohy Střední Evropy (357 021 km<sup>2</sup>), pak dále Polsko s rozlohou 312 685 km<sup>2</sup>. Nejmenší rozlohu ve střední Evropě má Lichtenštejnsko s plochou 160 km<sup>2</sup>. Ostatní státy pak zabírají na celkové rozloze Střední Evropy 2 - 9%.

V roce 2010 žilo ve Střední Evropě 167,4 milionů obyvatel. Je to téměř čtvrtina evropské populace. Polovinu všech středoevropanů (více než 84 milionů) tvoří občané z německy mluvících zemí. Druhým nejlidnatějším státem je Polsko s počtem obyvatel okolo 38,9 milionu. Zato stát s nejméně početným obyvatelstvem je Lichtenštejnsko s 34 247 obyvateli. Zbylé země Střední Evropy, kde řadíme i Českou Republiku, nepřesahují 54 milionů obyvatel.

Rozdělení Střední Evropy je dobře viditelné z celkového množství HDP i z životní úrovně obyvatel. Na Německo jazyčné země připadalo v roce 2008 neuvěřitelných 84,2% veškerého HDP vyprodukovaného ve Střední Evropě (samo Německo se podílí 67,1%). Největší zásluhu v zemích Visegrádu má Polsko se 7,8% středoevropského HDP. Zatímco Německo jazyčné země mimo Lichtenštejnska v roce 2009 přesahovaly hranici 34 000 dolarů na obyvatele i země Visegrádu s mimo České republiky (kde byla průměrná hodnota 24 400) nedosahovaly

ani 20 000 dolarů. Životní úroveň Slovinců byla vyčíslena 27 300 dolary na osobu. Na průměrného střeoevropana tedy připadalo 28 515 dolarů HDP v PPP za rok 2009.

## 5.1. Struktura letišť

Ve Střední Evropě leží 77 letišť, což činí 15,7% všech letišť v Evropě. Nejvíce letišť se nachází v Německu, kde je jich 45. Se součtem Polských letišť, kterých je v Polsku umístěno 10, na tyto dvě země připadá podíl 71,4% na celkovém součtu letišť ve střeoevropských zemích. Pouze jedno letiště, které odbaví, více než tisíc odletů za rok se nachází ve Slovinsku a v Maďarsku. Lichtenštejnsko nemá ani jedno letiště splňující podmínku odletů. Střední Evropa má menší hustotu letišť, která je 0,074 letišť na tisíc kilometrů čtverečních než činí hustota celoevropská. Nejvyšší hustoty v rámci střeoevropského regionu dosahuje Švýcarsko, které má 0,194 letišť na tisíc kilometrů čtverečních a Německo, které má 0,126 letišť na tisíc kilometrů čtverečních. Naopak nejnižší hustotu letišť má Maďarsko s 0,011 letišti na tisíc kilometrů čtverečních. Na milión obyvatel ve Střední Evropě je 0,468 letiště, které musí splňovat definované charakteristiky. Největší podíl letišť na milión obyvatel má Švýcarsko s 1,059 letišť na milion obyvatel, nejmenší pak Maďarsko s 0,100 letišť na milion obyvatel. V porovnání s Norskem je hodnota letišť u Maďarska 90krát nižší a představuje vůbec nejnižší hodnotu v Evropě.

Podíl velmi malých letišť v zemích Střední Evropy je 45,5% a dosahuje počtu 35 letišť což je 12,7% z celkového počtu letišť stejného druhu v Evropě. Nejvíce letišť této kategorie se nachází v Německu těch je 23. Kategorie malých letišť má v regionu 26 různých zástupců, z nichž 12 je v Německu, po pěti v Polsku i Rakousku, dvě jsou pak ve Švýcarsku a jedno letiště leží ve Slovinsku. Ve střeoevropském regionu jsou umístěna jen tři středně velká letiště, a to všechna leží v Německu. Kromě Slovinska, Lichtenštejnska a Slovenska mají všechny státy Střední Evropy alespoň jedno velké letiště. Největší počet těchto letišť má Německo, které jich vlastní 5 dále pak Švýcarsko to má 2 letiště. Do kategorie hodně velká letiště jsou v tomto regionu zařazena dvě letiště, obě dvě se nacházejí v Německu. Střední Evropa tak má třetinový podíl na celkovém počtu letišť této kategorie na Evropském kontinentu.

Z 25 největších letišť v Evropě se v zemích Střední Evropy nachází celá pětina. Všechna tato letiště se nacházejí v Německojazyčných zemích. 3 z evropského pohledu významná letiště jsou v Německu. Frankfurt Main je druhým největším letišťem v odbavení odletů za rok v Evropě. Dalšími dvěma důležitými letišti v tomto regionu jsou Muenchen 2, a letiště v Duesseldorfu. Také jedno významné letiště se nachází v Rakousku a Švýcarsku. V Rakousku to je vídeňský Schwechat a ve Švýcarsku zase letiště v Zurichu.

Nízkonákladoví přepravci využívají pro odlet a přílet ve Střední Evropě celkem 57 letišť. Z toho dvě letiště se nedají zařadit do žádné z klasifikovaných skupin, jelikož jejich počet odletů je menší než tisíc za rok. Vyjma je těchto dvou případů, tvoří podíl letišť, na nichž přistávají nízkonákladoví přepravci 71,4% letišť středoevropského území. Nejvíce letišť s těmito přepravci se nachází samozřejmě v Německu, kde je to 27 letišť a v Polsku 10 letišť. Jen jedno letiště připadá na Slovinsko. Slovensko a Maďarsko jsou ty krajiny, kde se nízkonákladoví přepravci létají na letiště s menším počtem odletů než je jeden tisíc.

71% letišť, na která lítají nízkonákladoví přepravci, spadá do kategorií malá letiště což je 45,5% a velmi malá letiště to je 25,5%. 12 malých letišť leží v Německu, 5 letišť této kategorie leží v Polsku. Německo a Polsko se také podílí největším zastoupením což je 64,3% na velmi malých letištích. V Německu je umístěno pět a v Polsku čtyři letiště kategorie malých letišť. Počty letišť v jiných kategoriích se shodují s celkovým počtem letišť na území Střední Evropy.

Z 25 největších letišť z hlediska počtu odletů nízkonákladových přepravců je jich sedm v zemích Střední Evropy. Všechna se nacházejí na území Německa. Největším letišťem v regionu je Cologne-Bonn s 32 tisíci odlety za rok nízkonákladových přepravců, pak dále je to Tegel-Berlin, Muenchen 2, Schoenefeld-Berlin, Stuttgart, Duesseldorf a Hamburg.

## 5.2. Struktura leteckých tras

Na letištích zemí Střední Evropy mělo v listopadu 2008 starty 2064 leteckých tras nízkonákladových přepravců. Toto číslo představuje 26,7% všech leteckých linek, které propojovaly státy evropského kontinentu. 591 leteckých cest se uskutečnilo mezi státy představujícími 28,6% všech odletů s počátečním startem ve Střední Evropě. Ze zbývajících počtu leteckých cest, kterých bylo 1473, jich končilo v zemích Jihozápadní Evropy. Do zemí Jihozápadní Evropy mířilo 53,4% všech leteckých tras, které neměly konečný přilet v regionu střední Evropy. 357 leteckých tras, které měly počátek v Západní Evropě, končily ve střední Evropě. Do zemí Jihovýchodní Evropy mířilo 245 leteckých tras s počátkem ve Střední Evropě. Do severovýchodních zemí mířilo 82 leteckých cest, tři trasy pak končily v Jihovýchodní Evropě.

Absolutně největší podíl na leteckých cestách, které startovaly ze zemí Střední Evropy, má Německo. Na německých letištích začínalo 68% linek v regionu. 428 linek s počátkem v Německu se uskutečňovalo v rámci regionu, z toho 331 tvořily německá vnitrostátní spojení. Zbýlých 69,5% leteckých tras mělo konečnou destinaci v jiném evropském regionu. Více než 61% těchto tras mělo směr do zemí Jihozápadní Evropy, přičemž nejvíce do Španělska, tam jich vedlo 404 a Itálie, kde jich vedlo zase 112. Významný počet tras končilo také v Řecku, těch bylo 149. Nízkonákladoví dopravci létaly z německých letišť do všech evropských zemí se dvěma výjimkami a to s Estonskem a Slovinskem.

Druhou největší zemí co se týče počtu leteckých tras s počátkem ve Střední Evropě, bylo Rakousko s 189 linkami následováno Polskem se 177 linkami. Při srovnání těchto zemí (Rakousko a Polsko) si je možné všimnout rozdílu v cílových destinacích. Zatímco největší počet tras začínajících v Rakousku a končí v Německu to je 58 a Španělsku je to 41, většina polských tras končí v zemích Západní Evropy UK, tam končí 62 tras a Irsku 27 tras.

## **6. Rozdíly mezi nízkonákladovou společností a vlajkovou společností**

### **Druhy letecké přepravy**

Pravidelná – přeprava na pravidelných linkách leteckého dopravce podle jeho publikovaného letového řádu, prodávána je za veřejné jízdné stanovené na bázi tarifů koordinovaných v rámci IATA nebo prodejních tarifů jednotlivých leteckých společností.

Nepravidelná neboli chartery – přeprava zajišťovaná na přímou objednávku, při níž je pronajímána zpravidla celá kapacita letadla, které je provozováno v časech a na linkách specificky dohodnutých s objednavatelem. Například přeprava velkých skupin cestujících, které letí do stejného místa příletu a dostatečně využijí kapacitu letadla – hlavně cestovní kanceláře. Ceny jsou stanovovány s dle skutečných nákladů a tržní situaci, v principu jsou však záležitostí dohody mezi leteckou společností a zákazníkem.

### **6.1. Klasické letecké společnosti**

Letecké společnosti procházely v posledních letech víceméně ztrátovým obdobím. Světové aerolinky za rok 2009 zažily prozatím nejhorší propad poptávky po osobní letecké přepravě. IATA uvedla, že u osobní přepravy došlo k poklesu poptávky zhruba o 3,5 % a u nákladní přepravy o 10,1 %. Jen za rok 2010 uvedla IATA ztráty něco okolo 2,8 miliardy dolarů, což je zhruba 53,3 miliardy korun.

### **6.2. Služby poskytované klasickými leteckými společnostmi**

Klasické letecké společnosti soustředí svou činnost na poskytování jak služeb základních, tak služeb zvláštních. Ale hlavním cílem je přeprava cestujících, zboží, zvířat, pošty a jiných věcí. V rámci této činnosti se pak věnuje jiným službám, jako je možnost zajištění silniční dopravy do hotelů nebo přepravy na letiště, zajištění pojištění nebo zboží a také servis poskytovaný na palubách letadel.

### **6.3.   Přeprava v různých palubních třídách**

Letečtí dopravci nabízejí na palubách svých letadel přepravu v různých palubních třídách. Nejčastěji se jedná o takzvanou ekonomickou a bussines class, přičemž některé společnosti mají ještě takzvanou první třídu a rozšířenou verzi základních tříd, například Premium Economy class. Určitá rozdílnost je zaznamenána především v ekonomické třídě, která může být u jednotlivých leteckých společností rozdílná. Rozdíl je prvořadě v rozměrech sedadla a vybavení vnitřních prostorů letadla. Nízkonákladová letecká společnost, má na rozdíl od klasické letecké společnosti, na svých palubách sedačky o něco menší a není zde k dispozici televize. V případě poptávky po větším prostoru pro nohy během letu, je nutné si zaplatit za rezervaci sedadla u východu letadla, kde je prostor pro nohy mnohem větší. Nízkonákladová společnost si za tuto službu účtuje poplatek ve výši X liber.

### **6.4.   Přeprava zboží**

Letecké společnosti přepravují mimo cestující i různé druhy zboží a to od klasických po zvláštní druhy přepravy zboží. V současné době je tento způsob přepravy zboží široce využíván a to prvořadě díky rychlosti, spolehlivosti a dostupnosti. Možnost přepravy je možná v nákladním prostoru letadla pro pasažéry, a také prostřednictvím speciálních nákladních letadel, které jsou k tomu určeny.

Zboží se nejčastěji přepravuje v leteckých nákladních kontejnerech, které mají různé rozměry nebo je možné zboží převážet ve formě palet. Každá aerolinka nabízí v rámci své kvality různé další služby spojené s přepravou zboží, ale většinou se jedná o technickou podporu přepravy a nakládání zboží do letadla, uložení zboží do doby odletu, označení zboží, třídění zásilek dle jednotlivých objednávek, skladování zboží ve speciálních chlazených skladech a tak dále.



## **6.5. Odbavení a přeprava cestujících, základní a zvláštní kategorie cestujících**

K letecké přepravě je puštěn jakýkoliv cestující, který se prokáže platnou letenkou, cestovním dokladem a případným vízem, pokud ho země kde vízum je potřeba po příletu požaduje. K vyloučení z přepravy cestujícího může dojít v případě, že cestující je v podnapilém stavu, chová se agresivně nebo ohrožuje sebe či svoje okolí. Pro účely mezinárodní letecké přepravy dělíme dvě skupiny cestujících. A jsou to cestující základních a zvláštních kategorií.

Do základní kategorie patří cestující, pro které platí plný aplikovatelný tarif pro dospělé osoby. Za dospělé osoby se v letecké dopravě řadí osoby ve věkovém rozmezí od 12let a výše. Do základní kategorie ještě patří děti ve věkovém limitu 2-12 let. Dítě do 2 let (infant) se nepočítá do celkového počtu osob na palubě. S jednou dospělou osobou může cestovat jenom jeden infant.

Letečtí dopravci umožňují přepravu i takzvaného zvláštnímu druhu cestujících. Jedná se především o nemocné cestující a těžko pohyblivé cestující, přičemž tahle skupina zahrnuje, slepce, hluché cestující, vozíčkáře nebo cestující na nosítkách. Další skupinou v téhle oblasti je například přeprava nedoprovázeného dítěte, nastávající matky, cestující VIP, deportovaných cestujících a to ať už se jedná o deportaci v doprovodu s eskortou nebo bez eskorty.

## **6.6. Nízkonákladové letecké společnosti**

Všeobecně lze o nízkonákladových dopravcích říci následující: V anglické literatuře jsou nízkonákladoví dopravci nazýváni termíny low fare airlines, nebo low cost carriers. Termín low fare airlines je nazýván z pohledu cestujících, pro které je právě nízká cena letenek tím hlavním důvodem pro volbu nízkonákladové přepravy pro svou cestu. Je jasné, že trvalé udržení nízkých cen je možné provozovat jen za předpokladu udržení nízkých nákladů na přepravu. Určitá nápodoba k tomu, jak rozumět pojmu nízkonákladový dopravce, nám nabízí rozbor z uvedeného anglického označení. Slovo „Carrier“ a jeho český ekvivalent dopravce

označují společnost, jejíž hlavním cílem činnosti je přeprava osob nebo zboží za úplatu. Je tedy správným termínem pro označení aerolinií, které svojí činností se starají o přepravu osob a zboží. Slovo „cost“ označuje náklad nebo vydání. Tedy celkové náklady, které musí dopravce poskytnout na poskytnutí služby jako dopravy osob z místa A do místa B.

Slovo „low“ znamená nízký. Spojení slov low a cost tedy znamená, že náklady, které dopravce vynaloží na poskytnutí služeb, jsou nízké. Výše uvedené charakteristiky jsou na stránce poskytovatelů služeb a této koncepcí se drží i při samotné definici termínu nízkonákladové dopravy.

## **6.7. Poskytované služby a odlišnosti oproti klasickým leteckým společnostem**

Snížení nákladů se zde odráží především ve snížení množství poskytovaných služeb cestujícím. Tyto snížené náklady jsou vlastně příjmy, které má nízko nákladová společnost oproti klasickým leteckým společnostem navíc. Jedná se například o ušetření za catering, rezervační systémy jsou placeny nebo snížení počtu stewardů na palubě letadla.

V rámci poskytovaných služeb na palubě letadla nenabízí nízkonákladové společnosti jídlo a pití během letu zdarma, klient si ho musí uhradit sám.

Přeprava cestujících je provedena v jedné standardizované přepravní třídě a během letu není žádná možnost jakékoli multimediální nebo jiné zábavy na palubě letadla.

Nízkonákladové aerolinky nenabízejí možnost letů s přestupem. Poskytují pouze takzvané přímé lety, což je přeprava z bodu A do bodu B. V případě, že je cestující v rámci cesty k letu nucen přestoupit, musí si nejprve vyzvednout zavazadla z prvního letu a pak se znovu nechat odbavit na další let, to znamená, že cestující musí opakovat proces odbavení, čili ztrátový čas pro cestujícího. Letecká společnost nemá žádnou zodpovědnost za případné komplikace, které při těchto navazujících letech mohou nastat, například prodloužení nebo zpoždění letu. Pokud se taková situace uskuteční, cestující si musí změnit datum letu na jiný den a k tomu si ještě připlatit.

Za nevýhodu se u těchto společností považuje skutečnost, že létají většinou na vzdálenější letiště, kde není vysoká frekvence vzdušných pohybů, což sebou přináší další komplikaci s dopravou do města. Důvodem, tohoto jednání leteckých společností jsou totiž nižší letištní poplatky, které se pak odvíjejí i v nižších cenách letenky. V konečné sumě může být cena letenky díky dodatečným nákladům vyšší u nízkonákladové letecké společnosti, než u klasické letecké společnosti.

Další úspora náklady nízkonákladových leteckých společností spočívají v systému vydávání letenek. Nedochází zde k výdeji papírové formy, ale je vystavována jenom v elektronické podobě. Rezervace a následující platba letenky je prováděna přes internet. V některých případech může být platba letenky prováděna i prostřednictvím bankovního převodu. Platba letenky je na rozdíl od klasických společností požadována hned po uzavření online rezervace. Po zaplacení následuje zaslání emailu s veškerými informacemi, potvrzenou rezervací a rezervačním kódem, cestujícím. S tímto kódem se následně dostaví na letiště k odbavovací přepážce, kde je po jeho předložení odbaven.

Většina nízkonákladových leteckých společností prodává letenky podle toho, jak je letadlo obsazeno. Proto je výhodnější si zakoupit letenku zhruba dva až tři měsíce dopředu, protože pár dní před odletem může nastat situace, že letenka bude stát více, než od klasické letecké společnosti. Předpokladem pro udržení letecké společnosti v ziskových hodnotách je důležité dosahovat maximálního vytížení letů, plné kapacity a stále létat. Společnost je pak nucena operovat na širokém trhu a nabízet aktuálně zajímavé lety.

Nízkonákladové aerolinky převážně provádějí své lety prostřednictvím dvou typů letadla a to typu Boeing nebo Airbus, které byly vyrobeny na speciální přání aerolinek omezené pouze jednou přepravní třídou a větší hustotou sedaček, aby bylo možné maximálně využít prostory a kapacitu letadla. V tomto případě můžeme vidět další úsporu nákladů a to v případě nákupní ceny letadla, která díky tak malému vybavení není až tak vysoká jako u klasických letadel. Další úspora je i v rámci školení personálu a počtu palubního personálu, protože je zde pouze jedna přepravní třída a není tudíž potřeba školit palubní stewardy různě dle druhů tříd. Úspora nákladů je vidět i v oblasti tvorby cen letenek, která je velice jednoduchá. Například jednosměrné letenky mají cenu přesně polovinu letenky zpáteční.

## **6.8. Odbavení a přeprava cestujících**

Jak již bylo uvedeno výše, odbavení se provádí na základě předložení rezervačního kódu. Každá společnost má svoje vlastní podmínky, proto je dobré mít před odletem vždy tyto důležité informace dobře nastudované. Odbavovací přepážky bývají většinou otevřeny dvě hodiny před odletem a zavírány jsou něco okolo 30-60 minut před odletem. U některých leteckých společností klient nedostane rezervaci na konkrétní místo v letadle, ale má možnost si vybrat místo dle vlastní volby.

Co se týče přepravy cestujících, neexistují zde žádné možnosti skupinových slev, studentských, dětských nebo důchodcovských slev, jaké nabízí klasické letecké společnosti. V případě přepravy dítěte, které je nedoprovázeno je příplatek.

## **6.9. Přeprava zavazadel**

Nízkonákladové letecké společnosti mají stejně jako klasické aerolinky svá pravidla, které se týkají přepravy zavazadel. Do kabiny je povoleno si vzít pouze jedno příruční zavazadlo a do přepravního prostoru letadla si může cestující vzít okolo dvou zavazadel. U některých Low Cost Airlines se cestující může setkat s placením za každé odbavené zavazadlo zvlášť. S tímto příkladem se můžeme také setkat u společnosti Ryanair. Pokud úhrada poplatku za zavazadlo proběhne přes internet, může být i nižší než v případě platby až na místě při odbavení.

Letecké společnosti mají mimo kusového systému také váhový systém. Limit je u všech zavazadel 20 kilogramů. Pokud cestující překročí danou váhu je účtován poplatek za každý kilogram navíc.

## **7. Model pro letiště Ostrava Mošnov**

### **7.1. Informace o letišti**

Mezinárodní Letiště Leoše Janáčka Ostrava je největší regionální letiště v České republice s pravidelným vnitrostátním i mezinárodním provozem.

Majitelem letiště Ostrava je od 1. července 2004 Moravskoslezský kraj. Dne 13. prosince 2006 byl letišti udělen čestný název Letiště Leoše Janáčka Ostrava podle hudebního skladatele Leoše Janáčka.

Provozovatelem letiště je společnost Letiště Ostrava, a.s.

Letiště Leoše Janáčka Ostrava leží na strategické křižovatce mezi Českou republikou, Slovenskem a Polskem. Vzhledem ke své poloze slouží jako významný vstupní bod do průmyslové oblasti těchto států.

Letiště leží v Moravskoslezském regionu, v rámci České republiky využívají letiště také obyvatelé sousedního Olomouckého a Zlínského kraje.

Morava leží ve strategicky výhodné poloze na křižovatce dvou obchodně – dopravních tras západ-východ (z Německa do Polska, na Ukrajinu a dále do Ruska) a sever-jih (ze Skandinávie přes Polsko do Rakouska a Itálie). Sousedí s polským Slezským a Opolským vojvodstvím a se slovenským Žilinským krajem.

Moravskoslezský kraj tvoří významné centrum kultury, společenského života a rozvoje podnikání. Je místem, kde dochází k neustálému zvyšování životní úrovně, zlepšuje se stav životního prostředí, zkvalitňuje se silniční a železniční dopravní síť, rozšiřuje se nabídka bydlení, zvyšuje se návštěvnost kraje, roste atraktivita regionu jako turistické lokality cestovního ruchu. Morava je mimořádně bohatou turistickou destinací. Dokladem toho je nejen řada lokalit zapsaná na Seznam světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO, ale především stále rostoucí zájem domácích i zahraničních návštěvníků, kteří přijíždějí za poznáním, zábavou, odpočinkem i aktivní turistikou.

## 7.2. Spádová oblast

Spádová oblast letiště pokrývá Moravskoslezský kraj, Olomoucký a Zlínský kraj v České republice, jižní část Polska a severozápadní část Slovenska. Do vzdálenosti 90 minut žije 5,9 milionů lidí.

### Spádová oblast podle zemí (120 minut)

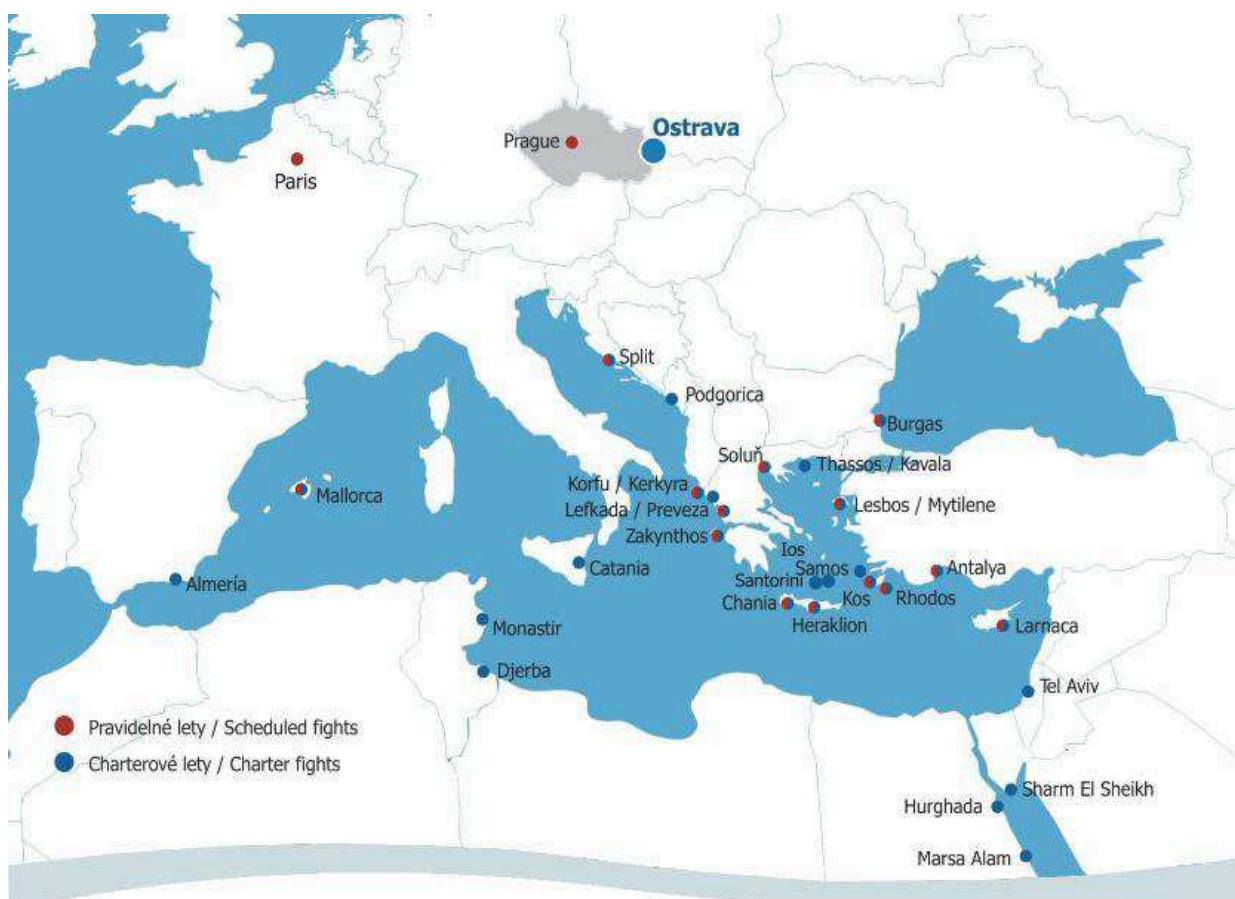
Česká republika 3,6 mil = 42 %

Polsko 4,4 mil = 51 %

Slovensko 0,6 mil = 7 %

### Spádová oblast podle počtu obyvatel

30 minut 0,8 mil; 60 minut 2,9 mil; 90 minut 5,9 mil; 120 minut 8,7 mil

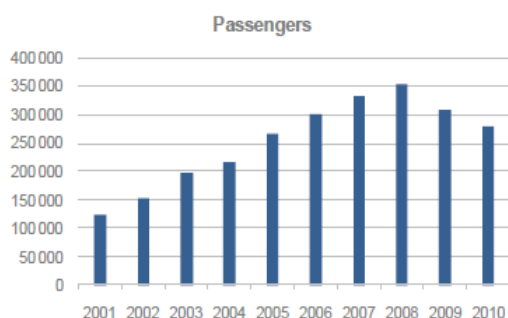


Obr.5.2. Linky-Ostrava Mošnov

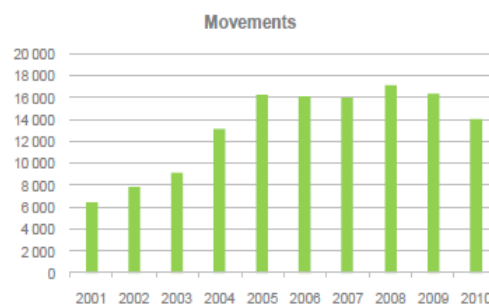
### 7.3. Výkony letiště

Výkony letiště od roku 1999 kontinuálně rostou. V roce 2008 bylo přepraveno téměř 354 tis. cestujících. Trend růstu v počtu odbavených cestujících se za posledních 7 let udržoval na průměrné hladině 16 %. Od roku 2009 byl v důsledku celosvětové ekonomické krize zaznamenán pokles v počtu cestujících i v pohybech letadel. A tenhle pokles pokračuje i v roce 2012.

Vývoj počtu odbavených cestujících



Vývoj počtu pohybů letadel



Graf.5.3. výkony letiště

#### Největší letecké servisní středisko ve střední a východní Evropě

JOB AIR - CEAM nabízí leteckým společnostem opravy a údržba letadel všech velikostí.

Plocha hangáru 11 680 m<sup>2</sup>, výška 24 m umožňuje servis současně dvou letadel typu Boeing 747 a dvou letadel typu Boeing 737, což dosud v Evropě nebylo možné.

Opravy a údržba letadel typu

Boeing 737 classic ; Boeing 737 NG

Saab 340, 2000 ; L-410 ; A320 family, up to C2 maintenance

#### Lakovna letadel

JOB AIR – CEAM nabízí také lakování letadel typu Airbus 320 nebo Boeing 737

## **Ekonomické prostředí**

Ve tvorbě HDP vykazuje Moravskoslezský kraj 3. největší hodnotu v České republice, na tvorbě HDP v České republice se kraj podílí 9,7 %.

HDP region v běžných cenách

v milionech Euro

<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
7.611	7.731	8.892	10.374	11.524	12.986	15.308	13.310

*Tab.5.3. HDP region v běžných cenách*

### **7.4. Navrhnutí optimálního modelu pro letiště Mošnov**

Pro letiště Mošnov by mohla být zavedena nízkonákladová linka směr Praha – Ruzyně nebo Vídeň - Schwechat. Ale proč v minulosti tyhle spoje krachovaly, má na vinu špatná dostupnost na letiště. Do roku 2013 by měl být zaveden na letiště železniční koridor ze směru Studénka. Tímhle tahem by se měla zlepšit dostupnost na letiště. A tím nalákat cestující z moravskoslezského kraje, žilinského kraje (Slovensko) nebo polského pohraničí. Letiště Mošnov by tak mohlo sloužit nástupištěm pro lety do Prahy či Vídně, odkud je možno přesedat na jiné lety, a to buď lety evropské, nebo kontinentální lety. V minulosti měl vlastník letiště (Moravskoslezský kraj) v plánu vytvořit konkurenceschopné letiště, které by mělo odbavit velký počet cestujících nejen v regionu, České republice, ale i také ze zahraničí (Polsko, Slovensko). Bohužel tomu tak nebylo, protože se letiště vydalo špatnou cestou. Nepřijímali nízkonákladové letecké společnosti, které by zvýšily celkový počet odbavených cestujících. V dnešní době letiště v polských Katovicích předčila ostravské letiště jak v počtu odbavených cestujících, tak v počtu odletů a přiletů. Proto se za poslední dobu začalo soustředit na nákladní dopravu ( cargo ).



## Výhled do nejbližší budoucnosti letiště Ostrava - Mošnov

Jak už jsem zmínil, plánuje se vystavění železničního koridoru ze směru Studénka se zastávkou pře terminálem do roku 2013. Dále výstava bezpečnostního centra, logistické zóny, vícepodlažního parkoviště a administrativního a business centra.

### Návrh linky

Mým úkolem bylo navrhnout pravidelnou linku z Ostravy do Prahy a Vídně. Tyto dvě letiště by sloužily k přestupu cestujících do velkých evropských i světových destinací.

Podle průzkumu využívá populace Moravskoslezského a Žilinského kraje většinou vlakovou dopravu nebo silniční dopravu, která je cenově výrazně levnější a výhodnější než cestování letadlem. Pro příklad bych uvedl možnosti vlakového spoje Ostrava – Praha a Ostrava – Vídeň.

Pro ukázkou jsem uvedl náhled ceny letenky Praha – Ruzyně , Ostrava - Mošnov

Odlet

posun o 3 dny

Květen 2012

Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
				18.05.	19.05.	20.05.
				X		
					3 851	3 851
21.05.	22.05.	23.05.	24.05.			
2 096	X					
		4 563	2 096			

Čas odletu

	Cena	Odkud	Kam	Let
<input type="radio"/>	2 346 CZK	Praha (PRG) 08:15, Po, 21.05.2012	Ostrava (OSR) 09:15, Po, 21.05.2012	OK 0022 CZECH AIRLINES
<input checked="" type="radio"/>	2 096 CZK	Praha (PRG) 16:30, Po, 21.05.2012	Ostrava (OSR) 17:30, Po, 21.05.2012	OK 0026 CZECH AIRLINES

Návrat

posun o 3 dny

Květen 2012

Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne
21.05.	22.05.	23.05.	24.05.	25.05.	26.05.	27.05.
5 095	5 605	5 605	2 095	2 095	5 605	5 605

Čas přiletu

	Cena	Odkud	Kam	Let
<input type="radio"/>	5 605 CZK	Ostrava (OSR) 05:20, Čt, 24.05.2012	Praha (PRG) 06:20, Čt, 24.05.2012	OK 4019 (+)
<input checked="" type="radio"/>	2 095 CZK	Ostrava (OSR) 09:45, Čt, 24.05.2012	Praha (PRG) 10:45, Čt, 24.05.2012	OK 0023 CZECH AIRLINES

Cena za osobu včetně tax a poplatků

Cestující	Cena letenky	Palivový poplatek	Taxy	Servisní poplatek	Celková částka
Dospělý	1 990 CZK	310 CZK	1 891 CZK	0 CZK	4 191 CZK

Obr.7.4. Navrhnutí optimálního modelu pro letiště Mošnov

Kdežto ceny vlaků jsou rapidně nižší. I když cestovní čas je dvojnásobně vyšší, protože v letecké přepravě je potřeba být zhruba 30 min před odletem odbaven.

## 7.5. Cena vlaků Ostrava – Praha

Cesta vlakem obyčejným spojem Ostrava - Praha

4:02	Datum	Odkud/Přestup/Kam	Přij.	Odj.	Pozn.	Spoje
	18.5.	<a href="#">Ostrava hl.n.</a>	4:00	4:02		<b>Ex 402 Silesia</b> R D
		<a href="#">Praha hl.n.</a>	7:50			
Celkový čas <b>3 hod 48 min</b> , vzdálenost <b>356 km</b> , cena <b>295 Kč / IN50 229 Kč / IN25P 265 Kč</b> <b>České dráhy, a.s.</b> ; nábreží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1; +420 840 112 113 <a href="#">Detail spojení</a>   <a href="#">Vytisknout</a>   <a href="#">Poslat e-mailem</a>   <a href="#">Odstranit spojení</a>   <a href="#">Přidat do Mých spojení</a>   <a href="#">Mapa</a>   <a href="#">Jízdné</a>						

Obr. 7.5. Navrhnutí optimálního modelu pro letiště Mošnov

Cena vlakem ( Pendolino ) s příplatkem za místenku.

4:41	Datum	Odkud/Přestup/Kam	Přij.	Odj.	Pozn.	Spoje
	18.5.	<a href="#">Ostrava hl.n.</a>	4:39	4:41		<b>SC 500 SC Pendolino</b>
		<a href="#">Praha hl.n.</a>	7:46			
Celkový čas <b>3 hod 5 min</b> , vzdálenost <b>356 km</b> , cena <b>495 Kč / IN50 429 Kč / IN25 385 Kč</b> <b>České dráhy, a.s.</b> ; nábreží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1; +420 840 112 113 jede do 2.VII. v -, od 9.VII. do 3.IX. v , od 4.IX. v nutno zakoupit místenku - povinná rezervace míst <a href="#">Detail spojení</a>   <a href="#">Vytisknout</a>   <a href="#">Poslat e-mailem</a>   <a href="#">Odstranit spojení</a>   <a href="#">Přidat do Mých spojení</a>   <a href="#">Mapa</a>   <a href="#">Jízdné</a>						

Obr. 7.6. Navrhnutí optimálního modelu pro letiště Mošnov

Jak je na obrázcích zřejmé české dráhy nabízí několik možných slev, kde cestující může ušetřit.

**IN100** - Neomezené cestování v 1. i 2. třídě

Bezplatná přeprava spoluzavazadla a psa

Airport Express na letiště Praha Ruzyně zdarma

Zdarma lanovka ČD na Ještěd

Místenky do vlaků Pendolino za zvýhodněné ceny

Slevy u partnerů bonusového programu ČD Bonus

**IN50** – Sleva 50 % na jednosměrné a zpáteční jízdenky

Sleva 25 % na traťové jízdenky

Zvýhodněná cena pro důchodce

Jízdenky SporoTiket Česko a ČD Promo za zvýhodněné ceny

Místenky do vlaků Pendolino za zvýhodněné ceny

Použití In-karty jako elektronické peněženky - bezhotovostní platba v automatech na jízdenky, u pokladní přepážky i u průvodčího ve vlaku

Slevy u partnerů bonusového programu ČD Bonus

**IN25** – Sleva 25 % na jednosměrné, zpáteční a traťové jízdenky

Jízdenky SporoTiket Česko a ČD Promo za zvýhodněné ceny

Místenky do vlaků Pendolino za zvýhodněné ceny

Použití In-karty jako elektronické peněženky - bezhotovostní platba v automatech na jízdenky, u pokladní přepážky i u průvodčího ve vlaku

Slevy u partnerů bonusového programu ČD Bonus

**IN senior** - Bezplatné cestování osobními a spěšnými vlaky

Sleva 50 % na jízdenky v ostatních vlacích

Místenky do vlaků Pendolino za zvýhodněné ceny

Použití In-karty jako elektronické peněženky - bezhotovostní platba v automatech na jízdenky, u pokladní přepážky i u průvodčího ve vlaku

Tabulka linek z letiště Praha – Ruzyně

## 7.6. Letecká doprava a trasy

Letecká společnost	Destinace	Terminál
Aer Lingus	Dublin	1
Aeroflot	Moskva-Šeremetěvo	1
Aerosvit Airlines	Kyjev-Boryspil	1
Air France	Paříž-CDG	2
Air Company Yakutia	Krasnodar	1
Air Malta	Sezónně: Malta	2
Air One	Milán-Malpensa (začíná 19. září), Pisa (začíná 12. září)	2
Austria Airlines	Vídeň	2
Azerbaijan Airlines	Baku	1
Belavia	Minsk	1
Bmibaby	Birmingham (končí 24. března), East Midlands (končí 24. března)	1
British Airways	Londýn-Heathrow	1

Brussels Airlines	Brusel-Zaventem	2
Central Connect Airlines	Ostrava, Poznaň	2
Cimber Sterling	Kodaň-Kastrup	2
City Airlines	Göteborg-Landvetter	2
České aerolinie	Abu Dhabi, Almaty, Baku, Bejrút, Bukurešť-Otopeni, Doněck, Jekatěrinburg, Jerevan, Kyjev-Boryspol, Lvov, Minsk, Moskva-Šeremetěvo, Oděsa, Petrohrad-Pulkovo, Rostov na Donu, Samara, Skopje, Sofie, Taškent, Tbilisi, Tel Aviv, bZáhřeb Sezónně: Burgas	1
České aerolinie	Amsterdam, Barcelona, Berlín-Tegel, Brusel-Zaventem, Budapešť, Düsseldorf, Frankfurt nad Mohanem, Hamburk, Hannover, Helsinki-Vantaa, Kodaň-Kastrup, Košice, Krakov, Lublaň, Madrid, Milán-Malpensa, Oslo-Gardermoen, Ostrava, Paříž-CDG, Poprad-Tatry, Riga, Řím-Fiumicino, Stockholm-Arlanda, Štrasburk, Stuttgart, Tallinn, Vilnius, Varšava,  Sezónně: Marseille, Benátky-Marco Polo, Lucemburk	2
Delta Air Lines	New York-JFK	1
Donavia	Rostov na Donu	1
EasyJet	Amsterdam, Bristol, Londýn-Gatwick, Londýn-Stansted, Lyon, Milán-Malpensa, Paříž-Charles de Gaulle	1
<b>EasyJet</b>	Amsterdam, Lyon, Milán-Malpensa, Paříž-CDG	2
<b>Etihad Airways</b>	Abu Dhabi	1
El Al	Tel Aviv	1
Emirates	Dubaj	1

Finnair	Helsinki-Vantaa	2
Germanwings	Kolín nad Rýnem	2
Iberia	Madrid	2
OLT Jetair	Gdaňsk	2
Jamal Airlines	Ťumeň	1
Jet2.com	Edinburgh, Leeds / Bradford, Manchester, Newcastle	1
KLM	Amsterdam	2
Korean Air	Soul-Incheon	1
LOT Polish Airlines	Varšava	2
Lufthansa	Frankfurt nad Mohanem	2
Lufthansa CityLine	Düsseldorf, Mnichov	2
SAS	Stockholm-Arlanda	2
Norwegian Air Shuttle	Kodaň-Kastrup, Oslo-Gardermoen, Stockholm-Arlanda	2
Polet Airlines	Voroněž	1
Rossija	Petrohrad-Pulkovo	1
S7 Airlines	Novosibirsk	1
Smart Wings	Antalya, Dubaj, Larnaka, Split, Tel Aviv, Athény, Barcelona, Bilbao, Malaga, Nice, Paříž-Charles de Gaulle, Řím-Fiumicino, Valencia	1,2
Swiss International Air Lines	Curych, Basilej, Ženeva	2

Travel Service	Bangkog, Cancun, Fuertenventura, Hurghada, Istanbul-Sabiha Gocken, Lanzarote, Las Palmas, Marsa Allam, Mombassa, Paříž-Charles de Gaulle, Porlamar, Punta Cana, Sal, Sharm EL Sheik, Tabá, Tenerife, Varadero, Zanzibar	1,2
TAP Portugal	Lisabon-Portela Sezónně: Budapešť	2
Tatarstan Airlines	Kazaň, Perm	1
Transavia.com	Rotterdam	T
Turkish Airlines	Istanbul-Atatürk	1
Ural Airlines	Jekatěrinburg	1
Vueling	Barcelona	2
Wind Jet	Rimini	2
Wizz Air	Londýn-Luton Sezónně: Burgas (začíná 14. června)	1
Wizz Air	Barcelona, Bari, Brusel-Charleroi, Benátky-Treviso, Benátky-Marco Polo, Eindhoven, Madrid, Milán-Bergamo, Neapol, Řím-Fiumicino	2

*Tab.7.5. Letecká doprava a trasy*

## 7.7. Charterové linky







Letecká společnost	Destinace	Terminál
Air Cairo	Sezónně: Hurghada	1
Bulgaria Air	Sezónně: Burgas	2
Czech Connect Airlines	Antalya, Burgas, Korfu, Chania, Kavala, Preveza, Soluň, Tel Aviv, Zakynthos	1, 2,
Di Air	Podgorica-Golubovci, Tivat	1
Grossman Jet Service	Londýn-Biggin Hill, Phnompenh	3
HOLIDAYS Czech Airlines	Iraklio, Kefalonia, Korfu, Lesbos, Monastir, Mytiléna, Palma de Mallorca, Preveza, Reggio di Calabria, Rhodos, Zakynthos	1, 2
Enter Air	Sezónně: Pafos	2
Freebird Airlines	Sezónně: Antalya	1
Hi Fly	Fukuoka, Sapporo Sezónně: Tokio-Narita	1
ItAli Airlines	Catania Sezónně: Palermo	2
Montenegro Airlines	Podgorica-Golubovci	1



Onur Air	Sezónně: Antalya	1
Sky Airlines	Sezónně: Antalya	1
Tailwind Airlines	Sezónně: Antalya	1

Tab.7.6. Charterové linky

## 7.8. Cena vlaků Ostrava – Vídeň

11:00	Datum	Odkud/Přestup/Kam	Přij.	Odj.	Pozn.	Spoje
	21.5.	<a href="#">Ostrava hl.n.</a>	10:58	11:00		 <b>EC 103 Polonia</b> X R
		Wien Meidling	14:22	14:29		
Celkový čas <b>3 hod 22 min</b> , vzdálenost <b>285 km</b>  <a href="#">České dráhy, a.s.</a> ; nábreží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1; +420 840 112 113 (Zebřydowice Gr.->Břeclav Gr.)  <a href="#">ÖBB Personenverkehr</a> ; Postfach 76, 1020 Wien (Břeclav Gr.->Villach Hbf)  jede do 28.VI.  <a href="#">Detail spojení</a>   <a href="#">Vytisknout</a>   <a href="#">Poslat e-mailem</a>   <a href="#">Odstranit spojení</a>   <a href="#">Přidat do Mých spojení</a>   <a href="#">Mapa</a>						

Obr. 7.8. Cena vlaků Ostrava - Vídeň

Cena jízdné je 878,- nebo 34 Euro

Pro cestu vlakovou dopravou z Ostravy do Vídně lze uplatnit několik slev

Zde jsou nejznámější:

**InterRail – síťová jízdenka** - Cestování ve zvolené zemi bez omezení počtu ujetých kilometrů

Slevy pro děti a mládež

Varianta „globální“ – celoevropská

Varianty pro konkrétní země

**Sporo Tiket Evropa** – Elektronická jízdenka do vybraných zahraničních destinací za supervýhodné ceny

U vybraných spojů je součástí jízdního dokladu též rezervace místa k sezení

Nákup na eShopu ČD lze hradit platebními kartami nebo pomocí platebního systému PaySec

Jízdenku SporoTiket Evropa si pak doma vytisknete a na nádraží se nebudete zdržovat čekáním u pokladny

**City Star – zpáteční jízdenka** - Nízká cena

Pro jednoho až pět cestujících

Čím více cestujících, tím nižší cena

Ve vybraných zemích mohou jet děti zdarma

Další snížení ceny pro držitele In-karty s aplikací Rail plus

**Příkladná tabulka odletů leteckých společností z letiště Vídně – Schwechat**

<b>Letecká společnost</b>	<b>Terminál odletu</b>
Air France	Terminal 1
Air Berlin	Terminal 1 A
Air Malta	Terminal 2
British Airways	Terminal 1 A
CSA Czech Airlines	
Emirates	Terminal 1
Lufthansa	Terminal 1

*Tab. 7.8. cena vlaků Ostrava - Vídeň*

## **8. Ekonomické zhodnocení smyslu vlajkových dopravců ve střední Evropě oproti nízkonákladovým leteckým společnostem.**

Po ekonomické stránce je cestování ve střední Evropě klasickými leteckými dopravci nevýhodné. Střední Evropa není tak velká, aby obyčejný cestující využil plný komfort vlajkového dopravce. Většina cestujících dává přednost ceně letenky. Tím se nejvíce liší nízkonákladový dopravci od vlajkových dopravců. Také je výhodou, že nízko nákladový dopravci operují i na menších nebo na regionálních letištích a létají přímé linky bez přestupů, což taktéž ušetří čas. Vlajkový dopravci většinou letí na primární mezinárodní letiště dané země. Další výhodou nízkonákladového dopravce je krátká doba pro obrátku letadla pro další let, což je asi 25 minut. Po uvědomění si všech těchto faktorů, zjistíme, že provozování letecké dopravy vlajkovými dopravci ve střední Evropě není výhodné. Proto je lepší nahradit linky po střední Evropě nízkonákladovými dopravci nebo regionálními.

## **9. Zhodnocení cíle**

Prvním cílem bylo specifikovat požadavky trhu na regionální leteckou přepravu cestujících v České republice a ve střední Evropě spolu s napojením na evropskou síť. Dalším cílem bylo srovnání způsobů provozování vlajkovými dopravci a nízkonákladovými dopravci. Dále navrhnout model pro letiště Ostrava. Posledním část byla ekonomické zhodnocení smyslu vlajkových dopravců ve střední Evropě a v konkurenčním prostředí nízkonákladových společností.

## 10. Závěr

Díky tomu, že není na mezinárodních letištích přizpůsobena infrastruktura a hustý letecký provoz jako na příklad v Praze bude neustále přibývat, budou se rozvíjet malá regionální letiště, která mají velkou perspektivu. Tyto letiště jsou pro nízkonákladové společnosti výhodná a zajímavá v tom, že se zde neplatí vysoké letištní poplatky, protože zde není tak vysoká poptávka, jako je ve velkých metropolích.

Letecké společnosti typu malých regionálních nebo malých vlajkových dopravců (například: ČSA, LOT) v současné době nejsou schopny ekonomicky konkurovat velkým dopravním celkům, jako je Lufthansa, British Airways či Air France. Jsou asi určeny k zániku.

Ukazuje se, že ekonomický smysl budou mít pouze tyto nadnárodní korporace, které možná tyto malé společnosti pohltní. Odtud se bude odvíjet regionální letecká doprava typu ostravská, kde budou operovat maximálně regionální dceřiné společnosti těchto firem a to pouze tehdy bude-li tento region pro danou společnost zajímavý, což v tuto dobu Ostravsko nevypadá.

Doufejme, že se regionální letiště a celková letecká doprava bude neustále vyvíjet a bude dostupná pro všechny cestující na celém světě.

## Seznam použité literatury

- [1] Žihla, Z. a kol. Provozování podniků letecké dopravy a letišť, Brno: CERM Brno, 2010, ISBN 978-80-7204-677-5
- [2] Junek, V. Mezinárodní letecká doprava a její regulace, Praha: ČVUT , 2000 , ISBN 80-01-02227-7
- [3] <http://www.coi.cz/files/documents/seminarni-prace-letecka-doprava.pdf> (2.2.2012)
- [4] [ies.fsv.cuni.cz/default/file/download/id/3092](http://ies.fsv.cuni.cz/default/file/download/id/3092) ) (2.2.2012)
- [5] [projekty.nazory.cz/pscr/18\\_letecka.doc](http://projekty.nazory.cz/pscr/18_letecka.doc) (3.2.2012)
- [6] [www.galileoczk.cz/download/skripta-letecka-doprava.pdf](http://www.galileoczk.cz/download/skripta-letecka-doprava.pdf) (25.3.2012)
- [7] [is.muni.cz/th/78172/prif\\_b/Text.pdf](http://is.muni.cz/th/78172/prif_b/Text.pdf) (26.3.2012)
- [8] [http://dspace.upce.cz/bitstream/10195/39752/1/PavelkaJ\\_KonkurenceKlasickych\\_AH\\_2011.pdf](http://dspace.upce.cz/bitstream/10195/39752/1/PavelkaJ_KonkurenceKlasickych_AH_2011.pdf) (4.5.2012)
- [9] [http://cs.wikipedia.org/wiki/Leti%C5%A1t%C4%9B\\_Praha-Ruzyn%C4%9B](http://cs.wikipedia.org/wiki/Leti%C5%A1t%C4%9B_Praha-Ruzyn%C4%9B) (3.4.2012)
- [10] <http://cs.wikipedia.org/wiki/Brno-Tu%C5%99any> (3.4.2012)
- [11] [is.muni.cz/th/76575/esf\\_m/Diplomova\\_prace.doc](http://is.muni.cz/th/76575/esf_m/Diplomova_prace.doc) (18.5.2012)
- [12] <http://jizdenka.idos.cz/IT.aspx> (18.5.2012)
- [13] <http://www.cd.cz/scripts/detail.php?pgid=201&conn=1583&pg=1> (28.4.2012)
- [14] <http://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/main.jart?rel=cz&content-id=1249344074242&reserve-mode=active> (29.4.2012)
- [15] <http://www.cd.cz/mezinarodni-cestovani/jizdenka/sleva.php> (18.5.2012)
- [16] <http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/podnikani-v-eu/letecka-doprava-kontext-aktivit-eu/1000520/51005/> (18.5.2012)
- [17] <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A7-2012-0094&language=CS> (18.5.2012)
- [18] <http://jizdnirady.idnes.cz/ostrava/spojeni/> (18.5.2012)

## Seznam obrázků

<i>Obr. 7.2. Linky-Ostrava Mošnov.....</i>	<i>31</i>
<i>Obr. 7.4. Navrhnutí optimálního modelu pro letiště Mošnov.....</i>	<i>34</i>
<i>Obr. 7.5. Navrhnutí optimálního modelu pro letiště Mošnov.....</i>	<i>35</i>
<i>Obr. 7.6. Navrhnutí optimálního modelu pro letiště Mošnov.....</i>	<i>35</i>
<i>Obr. 7.8. Cena vlaků Ostrava – Vídeň.....</i>	<i>42.</i>

## Seznam tabulek

<i>Tab. 5.3. HDP region v běžných cenách.....</i>	<i>33</i>
<i>Tab. 7.6. Letecká doprava a trasy.....</i>	<i>37</i>
<i>Tab. 7.8 . Charterové linky.....</i>	<i>41</i>
<i>Tab. 7.8. cena vlaků Ostrava – Vídeň.....</i>	<i>43</i>



## Seznam grafů

<i>Graf. 5.3. výkony letiště.....</i>	<i>36</i>
---------------------------------------	-----------